

CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- Stand van zaken onderzoek naar een mogelijke introductie van een wegehelling voor lichte voertuigen in Vlaanderen
- uitgangsprincipes voor het vervolgtraject

Inhoud

1. Inleiding.....	2
a. Vlaamse context.....	2
b. Internationale context.....	3
2. Uitgevoerd en lopend onderzoek	7
a. Proefproject gewesten en onderzoek LNE.....	7
b. Onderzoek draagvlakcreatie kilometerheffing lichte voertuigen.....	8
3. Uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier	9
a. De doelstellingen.....	9
b. Het instrument.....	10
c. Budgetneutraliteit en taxshift van verkeersbelastingen naar wegehelling	11
d. Inzetten op een maximaal draagvlak.....	12
e. Geografische scope.....	12
f. Proefproject	13
g. Het wagenpark.....	13
h. Technologie.....	13
i. Overzicht uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier	14
4. Vervolgtraject.....	15
a. Het stappenplan	15
b. Communicatie en monitoring.....	16
c. Projectorganisatie.....	16
5. Voorstel van beslissing.....	19

1. Inleiding

a. Vlaamse context

In uitvoering van het politiek akkoord van 2011 implementeerden de Gewesten op 1 april 2016 een kilometerheffing voor vrachtwagens met een Maximaal Toegestane Totaalgewicht (MTT) groter dan 3,5ton.

Dit akkoord voorzag tevens een tijdsgebonden gebruiksrecht voor het gebruik van de infrastructuur, m.n. een vignet, voor lichte voertuigen en de hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling voorafgaand aan de introductie van een kilometerheffing.

In het kader van de hervorming van de verkeersbelastingen werd geen akkoord bereikt met de andere gewesten, maar werden in Vlaanderen wel reeds de eerste stappen naar een vergroening van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling gezet.

Het Regeerakkoord 2014-2019 voorziet verder onderzoek naar de voorhanden zijnde opties voor de introductie van een wegehffing voor personenwagens:

‘Voor personenwagens onderzoeken we of en onder welke voorwaarden op termijn en op budgetneutrale wijze een kilometerheffing kan worden ingevoerd of een wegvignet.’

‘Voor personenwagens kunnen we een wegbeprijzing realiseren met een vignet of een heffing per kilometer. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde proefproject in de GEN-zone wordt in overleg met de andere gewesten en de betrokken actoren onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd. Als we rekeningrijden voor personenwagens invoeren, dan worden de vaste belastingen afgeschaft. Het betreft de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting. In tussentijd kan een wegvignet het principe van “de gebruiker betaalt” al realiseren. We volgen de evoluties in het buitenland, zoals bijvoorbeeld de Duitse intenties voor een vignet, op de voet en sluiten erbij aan indien dit leidt tot een goedkoper en beter geïntegreerd systeem. We vergroenen de jaarlijkse verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader.’

Dit wordt bevestigd in de Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken 2014-2019:

Voor personenwagens kan een wegbeprijzing gerealiseerd worden met een vignet of een heffing per kilometer. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde proefproject in de GEN-zone en de ervaringen internationaal, wordt in overleg met de bevoegde minister, de andere gewesten en de betrokken actoren onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een slimme kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd die ook in de plaats kan treden van de vaste verkeersbelastingen.

Ook in de Beleidsnota Financiën en Begroting 2014-2019 wordt het volgende voorzien:

‘Samen met de collega’s bevoegd voor leefmilieu en mobiliteit zullen we nagaan welke maatregelen we kunnen nemen om tot een correcte mobiliteitsfiscaliteit te komen, met als doel een rationeler gebruik van de weg en met extra aandacht voor de vermindering van de lucht- en milieuverontreiniging. De mobiliteitskosten zullen – overeenkomstig het Europese vervoersbeleid – objectief worden doorgerekend aan de hand van de beginselen “de gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt”.’

en

'Het systeem van de kilometerheffing voor vrachtwagens werd ontwikkeld met het oog op de nodige interoperabiliteit en een eventuele latere uitbreiding. Tijdens deze legislatuur zal nader worden onderzocht of het opportuun is om het systeem van de kilometerheffing uit te breiden naar personenwagens en/ of lichte vrachtwagens van minder dan 3,5 ton MTM. In deze denkoefening zullen de resultaten van het gezamenlijk proefproject voor personenwagens dat begin 2014 in opdracht van de drie gewesten georganiseerd werd in de GEN-zone zeker worden meegenomen. De globale fiscale druk inzake verkeersbelastingen zal hierbij in elk geval niet verhoogd worden. Het uitdenken van nieuwe berekeningswijzen zal dan ook inhouden dat andere belastingen, met name de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeersstelling, zullen worden aangepast. In principe kan het Vlaamse Gewest dit systeem autonoom organiseren en implementeren, maar het blijft uiteraard de bedoeling om dit systeem, met respect voor de gewestelijke autonomie, interregionaal te organiseren en te implementeren. Dit kan een doeltreffend beleidsinstrument zijn om weggebruikers aan te moedigen tot een rationeler gebruik. Een slimme keuze van de mogelijke tarifieringsparameters, zoals het type voertuig en de milieuprestaties en het element tijd (bv. spits- of daluren), en de daarmee gepaard gaande doorrekening van infrastructuurkosten en externe kosten aan de gebruiker zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Deze mogelijke hervorming moet eveneens bekeken worden in een globaal kader, samen met andere overheden, waarbij ook flexibele arbeidsmechanismen belangrijk zijn. Een alternatief of desgevallend tijdelijke overgangsmaatregel kan erin bestaan om voor lichte voertuigen een wegvignet te introduceren, waarbij het gebruik van de weg gedurende een bepaalde tijdsperiode wordt belast en niet het effectief aantal afgelegde kilometers. Dankzij deze instrumenten kunnen we ook buitenlandse weggebruikers een bijdrage laten betalen voor het gebruik van onze infrastructuur.'

Op 20.5.2016 werd de Vlaamse Regering per mededeling geïnformeerd m.b.t. het onderzoek dat in dit kader op korte termijn voorzien werd [VR 2016 2005 MED.0195/1BIS].

Met voorliggende nota wordt de Vlaamse Regering geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek en wordt het kader voorgelegd voor verder onderzoek naar een mogelijke introductie van een wegneffing voor lichte voertuigen.

b. Internationale context

Het Europese Mobiliteitspakket

Op 31 mei 2017 stelde de Europese Commissie haar Mobiliteitspakket voor. Dit pakket omvat o.a. een herziening van de Eurovignetrichtlijn (RL 1999/62/EC) en de EETS- richtlijn (RL 2004/52) m.b.t. interoperabiliteit van elektronische tolsystemen.

De voorgestelde aanpassingen m.b.t. de Eurovignetrichtlijn omvatten o.a. een uitbreiding van de Eurovignetrichtlijn naar lichte voertuigen (personenwagens (met max. 8 passagiers), minibus (meer dan 8 passagiers en max. 3,5 ton) en lichte vrachtwagen tot en met 3,5 ton). De in aanmerking komende voertuigen hebben min. 4 wielen. De richtlijn heeft betrekking op de afstand gerelateerde tolheffingen en vignetten. Een zoneheffing valt bijgevolg niet onder de bepalingen van de richtlijn. Vanaf de goedkeuring van de richtlijn mag er geen vignet voor lichte voertuigen meer ingevoerd worden. Bestaande vignetten dienen uitgefaseerd te worden tegen eind 2027. Tevens dienen bussen (meer dan 8 passagiers en meer dan 3,5 ton) vanaf 2020 ook te vallen onder de tolheffing voor het vrachtvervoer.

De aanpassingen voorzien in de mogelijkheid om tijdens de normale congestieperiodes een congestieheffing in te voeren op wegdelen die regelmatig gecongestioneerd zijn. De inkomsten van

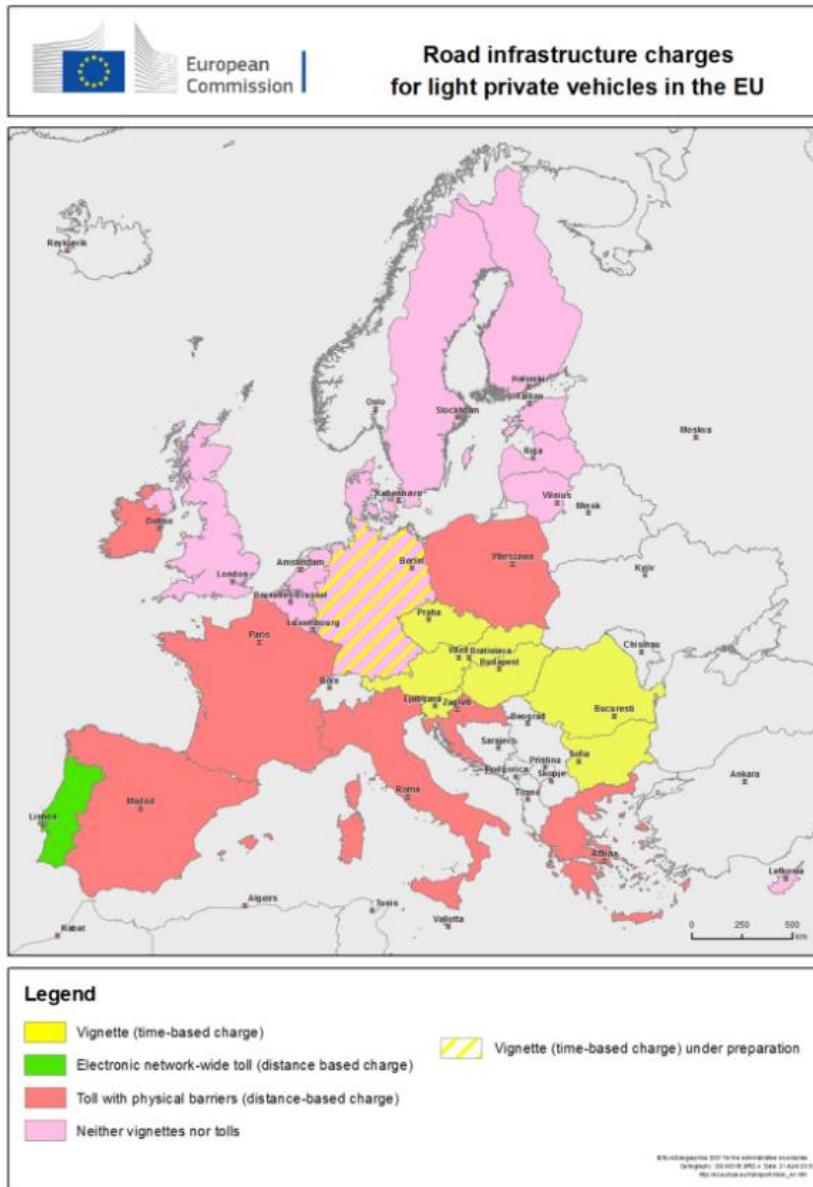
dit deel van de heffing dienen aangewend te worden om het congestieprobleem aan te pakken via investeringen in gemeenschappelijk vervoer, bottlenecks op het TEN-T netwerk en alternatieve transportinfrastructuur. De congestieheffing, waarvoor maxima worden vastgelegd, dient van toepassing te zijn op alle voertuigen. Op andere wegdelen worden mark-ups voor congestie ook mogelijk gemaakt. Vanaf 2022 dient de tol voor lichte voertuigen gevarieerd te worden in functie van de CO2 en de emissies van de voertuigen, daarvoor op basis van de milieukeurmerken van het voertuig.

Naast de voorgestelde aanpassingen aan de EETS-richtlijn bezorgde de Europese Commissie ook reeds een voorstel van EETS-beschikking, die een aantal van de punten uit de EETS-richtlijn in detail regelt door aanpassing van de beslissing 2009/750/EC over de definitie van de EETS en de technische elementen. M.b.t. lichte voertuigen kan opgemerkt worden dat de voorgestelde aanpassingen voorzien dat tot eind 2027 met een eenvoudige OBU (technologie enkel geschikt voor de 5,8 Ghz frequentie) gewerkt kan worden, deze laat geen localisatie toe. Er wordt tevens een kader aangeboden voor de internationale uitwisseling van informatie in het kader van boetes. Naast voormelde aanpassingen aan de EETS-richtlijn voorziet beschikking dat minstens 6 maanden voor de implementatie van een tolsysteem de mogelijkheid moet geboden worden aan eventuele geïnteresseerde dienstverleners om de interoperabiliteit van de apparatuur te testen. 9 maanden voor de implementatie dienen de toegangsvoorwaarden voor de dienstverleners gepubliceerd te worden. Hierdoor zal de implementatietermijn sterk verlengen t.o.v. bv de implementatietermijn van het kilometerheffingssysteem voor het vrachtvervoer.

De Europese Commissie voorziet tegen eind september dit onderdeel van het Mobiliteitspakket op te pakken voor overleg en besluitvorming. De start van het beleidsdebat wordt voorzien op de Transportraad van 5 december 2017.

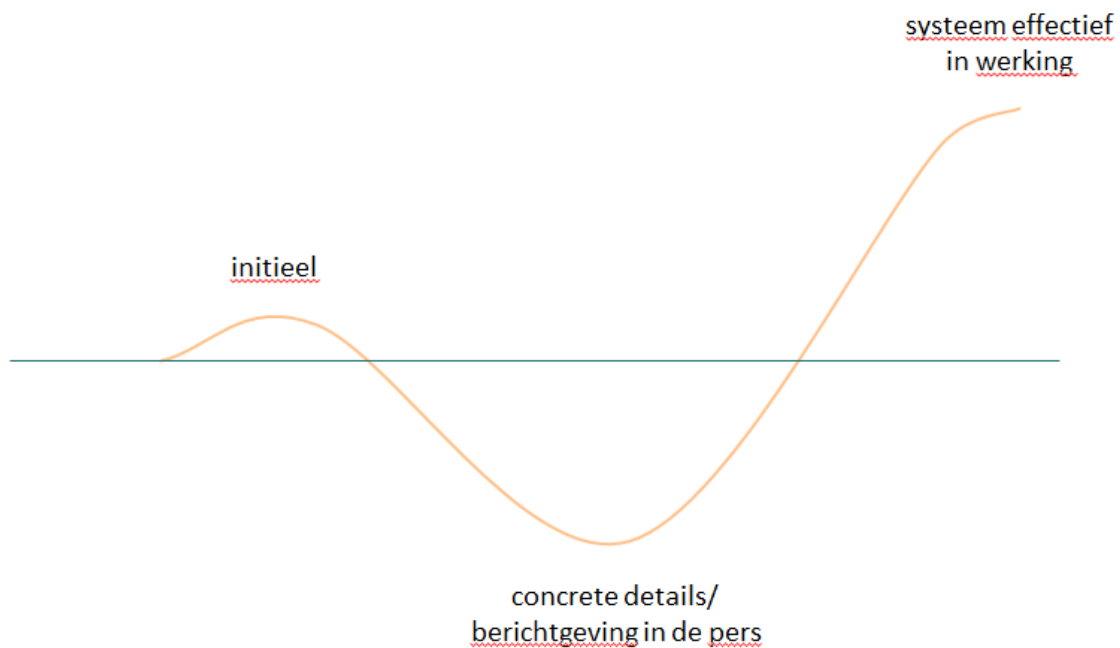
Wegenheffing in andere landen

Onderstaand schema geeft een overzicht van de Europese landen met tolheffing voor lichte voertuigen. Al deze tolheffingen gelden evenwel op een beperkt deel van het wegennet (bv de snelwegen of een snelweg), nog nergens werd een gebiedsdekkende afstandsgebonden kilometerheffing voor lichte voertuigen ingevoerd.



Naast hoger vermelde tolsystemen bestaan er tevens lokale heffingen onder de vorm van een cordon- of zoneheffing. Verscheidene van deze systemen werden nader onderzocht in de draagvlakstudie (zie verder). Zo werden de (bestaande, voorziene of afgeschafte) (stedelijke) lokale heffingen onderzocht van o.a. Londen, Stockholm, Milaan, Gothenburg, Edinburgh, Manchester, New York, Kopenhagen, Singapore, Bergen, Oslo, Trondheim, La Valetta en Hong Kong. Ook de Nederlandse voorbereidingen voor de invoering van een kilometerheffing werden meegenomen in de draagvlakstudie. Met de verworven inzichten werd rekening gehouden in de rest van de studie.

Er werd o.a. vastgesteld dat over het algemeen het draagvlak voor de invoering van een wegheffing laag is. Dit draagvlak is op zijn laagst juist voor de introductie van het systeem (o.a. t.g.v. de negatieve berichtgeving in de pers) en stijgt daarna weer indien ook effectief de positieve resultaten van de introductie worden vastgesteld.



Tevens blijkt dat ook een (groot) politiek draagvlak noodzakelijk is om een dergelijke maatregel ingevoerd te krijgen, zeker gezien de evolutie van het publiek draagvlak. Het verbeteren van het openbaar vervoer is over het algemeen één van de elementen die het draagvlak verhoogt

De manier waarop de bestuurder zijn gedrag aanpast t.g.v. de wegheffing verschilt sterk van plaats tot plaats.

Een van de recentste heffingen betreft een vignetsysteem voor lichte voertuigen in Duitsland, wat in 2019 in voege zou treden. Europa startte een inbreukprocedure tegen het eerste regelgevend voorstel van Duitsland, maar sloot deze op 17 mei 2017 af, na bijsturing van de regelgeving door Duitsland. Het voornaamste bezwaar van de Europese Commissie vormde de discriminatie van 'andere' EU burgers t.o.v. de eigen burgers.

Zo werd voor de Duitsers de prijs van het vignet oorspronkelijk in mindering gebracht van hun jaarlijkse motorrijtuigbelastingen. Duitsland kwam aan de opmerking van de Europese Commissie tegemoet door de jaarlijkse motorrijtuigbelastingen evenredig met de tolheffing te verlagen. De schoonste voertuigen genieten een gunsttarief van deze belastingen en voor kleinere wagens met een lage uitstoot is er een extra verlaging van de belastingen voorzien. Bijkomend werd door Duitsland het aantal categorieën van voertuigen opgetrokken van 3 naar 6, zodat de tol beter kan worden gedifferentieerd op basis van de milieucriteria. De Europese Commissie was ook van oordeel dat de kortetermijnvignetten, die meestal door weggebruikers uit andere lidstaten worden gebruikt, disproportioneel hoog waren in vergelijking met het tarief van de jaarvignetten. Naar aanleiding van deze werden de tarieven van de kortetermijnvignetten verlaagd door Duitsland.

Indien de door Europa voorgestelde aanpassingen aan de Eurovignetrichtlijn goedgekeurd worden zal Duitsland zijn ingevoerde vignetsysteem dienen af te bouwen tegen eind 2027.

2. Uitgevoerd en lopend onderzoek

a. Proefproject gewesten en onderzoek LNE

In de periode 2013-2014 hebben de 3 gewesten gezamenlijk een proefproject 'kilometerheffing voor personenwagens' gerealiseerd in de GEN-zone, met ca. 1000 deelnemers.

Het proefproject bestond o.a. uit een veldtest van 8 weken, met de plaatsing van OBU's in de wagens, en 4 enquêtes om aspecten te onderzoeken die minder tot uiting komen uit de veldtest, zoals aanvaardbaarheid van dergelijke systemen en preferenties voor het gebruik van de inkomsten..

Uit de veldtest werd, t.o.v. de nulmeting, een verschuiving vastgesteld naar goedkopere wegtypes (het afgelegd aantal km daalde daar het minst) en een daling met 5,5% van het totaal afgelegd aantal kilometer, vooral in de daluren en de vakantieperiodes. Dit werd vooral gerealiseerd door het combineren van verplaatsingen, in mindere mate door het gebruik van de fiets of te wandelen of het verschuiven van de winkeluren naar de daluren. Het aantal kilometers daalde vooral bij gezinnen wonende in een stedelijk gebied, waar het aanbod aan openbaar vervoer het best is uitgebouwd, bij oudere mensen en kleine gezinnen.

Uit de enquêtes bleek een aanvaardbaarheidspercentage voor een kilometerheffing van 38,7%. Deze aanvaardbaarheid wordt niet tot beperkt beïnvloed door de hoogte van de tol, de socio-economische achtergrond en de woonplaats. De aanvaardbaarheid is lager bij personen die het openbaar vervoer als problematisch ervaren, een grote impact verwachten van de heffing op hun autokosten en investeringen in de weg als oplossing zien voor het fileprobleem. Anderzijds bleek ook dat 60% van de respondenten betalen voor het gebruik van een wagen eerlijker vinden dan betalen voor het bezit van een wagen

De flankerende maatregelen met de grootste positieve impact op het draagvlak zijn de fiscale aftrekbaarheid voor het woon-werkverkeer, investeringen van de inkomsten in fiets- en voetgangersinfrastructuur en een verlaging van de inkomensbelastingen. De flankerende maatregelen met de grootste negatieve impact op het draagvlak zijn het gebruik van de inkomsten voor extra wegen, het doorsluizen van de inkomsten naar de algemene middelen en een korting voor personen met een laag inkomen.

Vanuit academische hoek zijn een aantal bemerkingen geformuleerd op het proefproject– o.m. inzake de eerdere beperkte opzet en omvang (# deelnemers), en de (te) korte looptijd die niet zou hebben toegelaten om lange-termijn effecten en gedragsveranderingen correct in kaart te brengen. Tevens konden de deelnemers niet genieten van de gunstige effecten van een kilometerheffing op de congestie en de uitbreiding van de (mobiliteits)alternatieven.

In dezelfde periode werd door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie de studie 'Vergroening van de fiscaliteit' uitgevoerd waarin een aantal mogelijkheden voor groen belastingverschuivingen modelmatig in kaart werden gebracht. Uit deze studie bleek dat het scenario m.b.t. de invoering van een kilometerheffing grote potenties bleek te hebben, zowel op economisch, sociaal als ecologisch gebied.

Voortbouwend op de resultaten van deze studie werd door het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, een nieuwe studie gestart met als titel 'Onderzoek lasten op arbeid verschuiven naar milieu, in casu rekeningrijden'. Met deze studie worden de effecten (milieu, sociale en economische) in kaart gebracht van de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen, al dan niet in combinatie met de verdere vergroening en eventueel afschaffing van de verkeersbelastingen (VKB) en de belasting op inverkeerstelling (BIV). Er wordt nagerekend wat de effecten zijn indien de extra inkomsten t.g.v. de kilometerheffing gebruikt worden voor loonlastenverlagingen (via de personenbelasting of via de werkgeversbijdragen), waardoor de arbeidsmarkt gestimuleerd kan worden en mogelijke negatieve sociale herverdelingseffecten t.g.v. de kilometerheffing gecompenseerd. Deze studie is nog lopende.

b. Onderzoek draagvlakcreatie kilometerheffing lichte voertuigen

Door het departement Mobiliteit en Openbare Werken werd, zoals beschreven in de mededeling aan de Vlaamse Regering van 20 mei 2016, de studie 'Onderzoek naar en uitwerken van een plan van aanpak voor de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen' uitgevoerd, verder de draagvlakstudie genoemd. Zo werd invulling gegeven aan fase 1 beschreven in voormelde mededeling. De resultaten van dit onderzoek worden in bijlage gevoegd.

Het onderzoek biedt mee de bakens aan voor het eigenlijke verdere onderzoek en draagt bij tot een correcte kadering en een onderbouwing van het maatschappelijke debat.

Op verschillende resultaten van de draagvlakstudie wordt doorheen voorliggende nota ingegaan. In de draagvlakstudie werd o.a. een stappenplan uitgewerkt voor de mogelijke introductie van een wegenheffing voor lichte voertuigen (zie punt 4.1 van voorliggende nota), waarbij ook ingegaan wordt op de communicatieaspecten doorheen het traject.

Er werd een communicatiestrategie uitgewerkt met het oog op de maximalisatie van het draagvlak voor een dergelijke maatregel. Bij het ontwikkelen van deze strategie werd onderzoek uitgevoerd naar het bestaande draagvlak, het gedrag en de weerstanden m.b.t. een mogelijke introductie van een wegenheffing voor lichte voertuigen. Hiervoor werd, naast een gedrags- en weerstandsanalyse, een participatief overleg met burgers georganiseerd en werden stakeholders bevraagd.

Uit het onderzoek blijkt dat het effect van de wegenheffing meteen waarneembaar moet zijn om het draagvlak niet te verliezen / te vergroten. Dit wil zeggen dat het tarief van de wegenheffing hoog genoeg moet zijn om effectief impact te hebben op de files, dat er voldoende alternatieven dienen te zijn, zodat de burger zijn gedrag kan aanpassen en de files vermijden, en dat het systeem bij voorkeur met een big bang geïmplementeerd wordt en niet met een getrapte introductie (door bv de tarieven geleidelijk te verhogen).

Om het draagvlak te behouden en te creëren geeft de draagvlakstudie aan dat er ingezet dient te worden op volgende thema's:

- Mensen begrijpen het systeem
- Mensen denken bewust na over het systeem
- Een kilometerheffing wordt aanzien als sociale norm (het is normaal dat u betaalt om u te verplaatsen)
- Mensen hebben het gevoel dat ze in staat zijn hun gedrag aan te passen
- Mensen vinden het systeem eerlijk

Tevens vestigt de draagvlakstudie de aandacht op het feit dat er m.b.t. de communicatie ingezet dient te worden op een proactieve en reactieve communicatie (incl. een participatietraject voor de stakeholders) en op het voorstelbaar en voorspelbaar maken van het systeem en het traject ernaartoe. Een actieve opvolging van de (sociale) media is belangrijk voor dit dossier

Uit het onderzoek blijkt dat de belangrijkste flankerende en corrigerende maatregelen zich situeren in een investering van de inkomsten van het systeem in de mobiliteitssector, het aanpakken van de situatie van de bedrijfswagens, het afschaffen van de verkeersbelastingen om een dubbele belasting te vermijden, het voeren van een sociaal verantwoord beleid en het aanbieden van een pakket van maatregelen om een volwaardig aanbod van (mobiliteits)alternatieven te realiseren. Verder moet de persoonlijke levenssfeer beschermd worden, waardoor het advies van de Commissie voor de bescherming ervan zeker ingewonnen dient te worden.

De studie kaart tevens de nood aan van een afweging tussen de effectiviteit van het systeem (via een zeer gedifferentieerde tariefzetting kan bv optimaal ingespeeld worden op de plaatsen en tijdstippen waarop zich congestie voordoet) en de transparantie / verstaanbaarheid ervan (hoe meer verschillende tarieven, hoe onduidelijker het systeem wordt, waardoor de drempel voor de burger verhoogt, hij zijn

gedrag minder makkelijk kan aanpassen en er meer weerstand ontstaat, wat nefast is voor het draagvlak).

In de studie wordt rekening gehouden met de reactie van de leden van de MORA in het kader van de terugkoppeling van de resultaten van de studie met de MORA.

Verder in deze nota wordt er, rekening houdende met de resultaten van het uitgevoerd onderzoek, een kader voorgesteld voor het verder onderzoek naar de mogelijke introductie van een wegenheffing voor lichte voertuigen.

3. Uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier

a. De doelstellingen

Uit de draagvlakstudie blijkt de nood aan het formuleren van duidelijke doelstellingen waaraan men via een wegenheffing invulling wenst te geven.

De grote meerderheid van de gecontacteerde stakeholders en burgers aanvaardden het feit dat er iets moet gebeuren aan de fileproblematiek en aanvaardden de naar voor geschoven doelstellingen voor de draagvlakstudie:

- Reduceren van de congestie
- Internaliseren van de (andere) externe kosten

Beide doelstellingen geven invulling aan het principe de gebruiker / de vervuiler betaalt.

Het belang dat aan beide doelstellingen wordt gehecht kan evenwel verschillen naargelang de stakeholder.

Ook andere doelstellingen kunnen echter nagestreefd worden via de introductie van een wegenheffing, zoals:

- Het beperken van het aantal gereden kilometers op het wegennet in het algemeen;
- Het bewerkstelligen van een duurzame gedragsverandering bij de burger naar een bewuster omgaan met mobiliteit (minder verplaatsingen) en / of andere vormen van vervoer (modal shift): openbaar vervoer, semicollectief vervoer, gedeeld vervoer, fiets,
- Genereren van inkomsten ten voordele van een duurzaam netwerk en/of mobiliteitsalternatieven
- Bijdragen tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen
- Het verhogen van de verkeersveiligheid
- Het verhogen van de leefbaarheid
- Het verzekeren van een vlottere doorstroming op de wegen voor professionele actoren, vooral tijdens de spitsuren
- Bijdrage door buitenlandse voertuigen voor de investeringen en het onderhoud van onze wegen
- Taxshift van bezit naar gebruik
- Invoering van een rechtvaardige kost voor mobiliteit, voor alle modi
- Bijdragen aan het locatiebeleid dat nagestreefd wordt in de Ruimtelijke Ordening (concentratie rond gebieden met hoge knooppuntwaarde)
- Het efficiënter maken van het autoverkeer
- Vlaanderen bereikbaar houden
- ...

Het grote aantal van mogelijke doelstellingen noopt een duidelijke keuze van een beperkt aantal doelstellingen. Bovendien komen niet alle vormen van wegenheffing op eenzelfde manier tegemoet aan de verschillende doelstellingen. In dit stadium van het onderzoek is het bijgevolg belangrijk dat

de gekozen doelstellingen op een voldoende hoog niveau gesitueerd zijn. Volgende doelstellingen worden in dit kader van het onderzoek voorgesteld:

- Het reduceren van de congestie op de wegen;
- Toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt';
- Internaliseren van externe kosten;

Het nastreven van deze doelstellingen laat bovendien toe dat er mee invulling gegeven wordt aan een aantal van de hoger opgelijste secundaire doelstellingen, zoals:

- De bijdrage door buitenlandse voertuigen voor de investeringen en het onderhoud van de door hen gebruikte wegen, waardoor er hiervoor minder Vlaamse middelen dienen aangewend te worden.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid door files te bestrijden en het vervoersysteem beter te benutten.
- Een transparante beprijzing van een geleverde dienst door een wegbeheerder met toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt'
- Het internaliseren van leefbaarheidskosten verbonden aan het gebruik van weginfrastructuur
- De concurrentiepositie en logistieke aspiraties van Vlaanderen veilig stellen
- Bewerkstelligen van voorwaarden om tot een modal shift, een mental shift, time shift en tax shift te gaan

b. Het instrument

Zoals reeds vermeld wordt het feit dat er iets moet gebeuren aan de fileproblematiek breed aanvaard.

Uit het uitgevoerde participatief onderzoek in het kader van de draagvlakstudie blijkt dat de steun voor een wegenheffing in eerste instantie zeer beperkt is bij de burgers, maar toeneemt naarmate er over de problematiek en de mogelijke oplossing nagedacht wordt.

De steun voor een wegenheffing hangt bij de meeste stakeholders af van een aantal randvoorwaarden:

- Het gebruik van de geïnde gelden;
- Eventuele socio-economische correcties;
- Het aanbod van alternatieven voor weggebruikers.

De meerderheid van de bevroegde stakeholders geeft aan dat een wegvignet onvoldoende tegemoet komt aan de naar voor geschoven doestellingen. Een vignet kan weliswaar dienen om buitenlandse weggebruikers een bijdrage te laten leveren voor de infrastructuur. Het kan daarentegen niet verkeerssturend werken, waardoor niet gericht ingegrepen kan worden naar een reductie van de files. Tevens houdt een vignet geen rekening met de afgelegde afstanden, waardoor het principe van 'de gebruiker betaalt' wordt afgezwakt en ook de internalisering van externe kosten niet volledig kan worden benut.

Volgens de meerderheid van de bevroegde stakeholders geniet een gebiedsdekkende heffing de voorkeur in de Vlaamse context.

Bij een lokale heffing (cordon- of zoneheffing) wordt o.a. sluipverkeer gevreesd. Naar aanleiding van de implementatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens leeft het gevoel van sluipverkeer op enkele plaatsen. Dit wordt op dit moment onderzocht. Wallonië besloot om een aantal wegen toe te voegen aan het betold wegnnet met het oog op de reductie van het sluipverkeer. Het groot aandeel aan doorgaand verkeer bij vrachtwagens en de grote, moeilijk handelbare voertuigen beperken in de praktijk het sluipverkeer bij vrachtwagens.

Ook in het buitenland werd sluipverkeer ervaren bij het invoeren van een wegenheffing op bv snelwegen. Gekende voorbeelden zijn bv Portugal (waar het verkeer de snelwegen vermijdt ten voordele

van de parallelwegen, zodat deze laatste druk bereiden worden) of de 'Routes Nationales' in Frankrijk (waar heel wat vrachtverkeer opteert voor de goedkopere en dikwijls even snelle Routes Nationales). In Frankrijk zijn de Routes Nationales echter brede parallelwegen met een degelijke doorstroming. In België daalt de doorstroomsnelheid verder wanneer men van de snelweg afwijkt.

Tevens komt een lokale heffing minder tegemoet aan het principe van de 'gebruiker betaalt' af daar ze geen, of weinig, rekening houdt met de afgelegde afstanden. Ook het principe van de internalisering van externe kosten kan om deze reden niet volledig worden benut. Tot slot wordt het aantal zones met lokale heffing best beperkt, zodat een moeilijke keuze dient gemaakt te worden op welke filegevoelige gebieden men wenst in te zetten.

Bij een gebiedsdekkende heffing, moeten we anderzijds rekening houden met een overlapping van de LEZ (Lage Emissiezones) die door de gebruiker als een dubbele belasting kunnen worden ervaren, wat kan wegen op het draagvlak.

Het grote voordeel van een lokale heffing situeert zich vooral in beperkte implementatie-, exploitatie- en handavingskosten (verder samen de 'systeemkosten' genaamd) – die weliswaar stijgen met het aantal lokale heffingszones die men invoert, samen met de mogelijkheid van een directe impact op de files.

Het merendeel van de bevroegde stakeholders staat positief t.o.v. een slimme kilometerheffing (een afstandsgebaseerde heffing gedifferentieerd naar tijd, plaats en de milieukenmerken van het voertuig). Ook de bevroegde internationale experts verkiezen duidelijk het principe van de slimme kilometerheffing.

Met een dergelijke heffing kan nl.:

- Sturend ingegrepen worden op de verkeersstromen (in plaats en tijd) en dus de files;
- Het principe van de 'gebruiker betaalt' maximaal worden toegepast;
- Het principe van de 'internalisering van externe kosten' worden toegepast, waarbij de milieukosten per gereden kilometer duidelijk tot uiting komen;
- Een afschaffing van de verkeersbelastingen worden doorgevoerd.

Aan een dergelijk systeem zijn echter grotere implementatie-, exploitatie- en handavingskosten verbonden dan bij een lokale heffing.

Wel moet worden opgemerkt dat een gebiedsdekkende kilometerheffing voor lichte voertuigen vandaag (nog) in geen enkel land bestaat.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, en rekening houdende met een mogelijke Europese uitfasering van het wegvignet voor lichte voertuigen (bij goedkeuring van de voorgestelde aanpassingen aan de Eurovignetrichtlijn), wordt voorgesteld om de mogelijkheid van de introductie van een wegvignet voorlopig niet verder te onderzoeken, maar het onderzoek toe te spitsen op een lokale heffing en een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing.

c. Budgetneutraliteit en taxshift van verkeersbelastingen naar wegenheffing

Uit de draagvlakstudie blijkt de nood voor een duidelijke omschrijving van de term 'budgetneutraliteit' daar deze term op verschillende manieren kan begrepen worden: neutraal voor de overheid in zijn geheel, voor Vlaanderen alleen, voor de burger zelf, incl. of exclusief de systeemkosten, incl. of excl. de kosten voor het flankerende en corrigerende beleid,

Bijkomend wijst de studie op het feit dat budgetneutraliteit een momentopname betreft. Bij een budgetneutrale taxshift van verkeersbelastingen naar een wegenheffing (m.a.w. de wegenheffing mag de Vlaamse burgers niet meer kosten dan de actuele inkomsten van de verkeersbelastingen) bv kan de wegenheffing aan het principe van budgetneutraliteit voldoen op het moment van implementatie. De implementatie van de heffing zal echter impact hebben op het verkeersvolume, op de samenstelling van de vloot (verschuiving naar milieuvriendelijkere voertuigen), op de locatie

van het verkeer, ... zodat reeds op zeer korte termijn het begrip van budgetneutraliteit mee zal moeten evolueren.

De Vlaamse Regering verstaat onder budgetneutraliteit dat het geheel van inkomsten van de wegenheffing, de derving van inkomsten uit de afschaffing verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling en de systeemkosten dekt.

Er dient te worden onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd. Bij dit onderzoek kunnen verschillende scenario's aan bod komen in relatie tot de mobiliteitseffecten die deze genereren, ook scenario's die deze neutraliteit in + of in – overschrijden.

d. Inzetten op een maximaal draagvlak

Uit de draagvlakstudie kwamen een aantal aanbevelingen waar rekening dient mee gehouden te worden indien men een zo groot mogelijk draagvlak nastreeft. O.a. volgende aanbevelingen worden hier in beeld gebracht, zijn noodzakelijk voor het behoud van het actuele draagvlak en worden door een aantal stakeholders naar voor geschoven als voorwaarde voor een wegenheffing:

- Bijna alle stakeholders vinden dat de geïnde bedragen integraal dienen terug te vloeien naar de mobiliteitssector.
- De thematiek van de bedrijfswagens moet onderzocht worden; Bij meerdere stakeholders bestaat de idee dat bij de werknemers met een bedrijfswagen de drijfveer ontbreekt om hun gedrag aan te passen, waardoor de impact van een wegenheffing op de congestie beperkt wordt.
- De burger moet het gevoel hebben dat hij zijn gedrag aan kan passen daar er volwaardige alternatieven worden aangeboden. De steun voor een wegenheffing hangt bij de meeste stakeholders o.a. af van het verbeteren van het aanbod aan alternatieven voor de weggebruikers. Hierbij gaat het zowel over (frequentie, reistijd en aanbod van) het openbaar vervoer, het semicollectief vervoer als over het gedeeld vervoer. Vooral voor de first & last mile dienen kwaliteitsvolle oplossingen aangeboden te worden, die naadloos aansluiten op de andere manieren van vervoer. Naast goede mobiliteitsalternatieven, wat de doelstelling vormt van het lopende project m.b.t. basisbereikbaarheid en het mobiliteitsplan Vlaanderen, dient er tevens ingezet te worden op andere vormen van alternatieven, zoals het wegwerken van infrastructurele knelpunten, de opmaak van bedrijfsvervoerplannen, telewerken en flexibele uren, e.a.
- Een sociaal verantwoord beleid dient gevoerd te worden.

e. Geografische scope

In het kader van het verder onderzoek is het relevant of een wegenheffing wordt doorgerekend waarbij enkel een introductie van een heffing in Vlaanderen wordt meegenomen of ook in de andere gewesten.

Het Vlaamse Regeerakkoord voorziet duidelijk onderzoek naar de mogelijkheden van een wegenheffing voor lichte voertuigen. In het Waalse Regeerakkoord daarentegen staat vermeld dat er geen kilometerheffing voor lichte voertuigen zal ingevoerd worden.

Rekening houdende met het voorgaande, de Vlaamse bevoegdheden en de bruikbaarheid van de onderzoeksresultaten, wordt voorgesteld het verder onderzoek in eerste instantie te richten op Vlaanderen, incl. de Brusselse ring.

De scope van het onderzoek kan worden uitgebreid indien ook de andere gewesten interesse zouden vertonen in onderzoek naar een introductie van een wegenheffing op hun wegennet.

f. Proefproject

Uit de draagvlakstudie bleek ook dat het uitvoeren van een grootschalig proefproject geen nuttige informatie zou opleveren in het kader van een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing. Gezien het in het kader van een proefproject onmogelijk is om de deelnemers ook te laten genieten van de voordelen van een wegeheffing, m.n. een reductie van de congestie en de investeringen in mobiliteitsalternatieven, heeft een dergelijk proefproject geen nut. Voorgesteld wordt dan ook om geen grootschalig proefproject op te starten.

g. Het wagenpark

De kilometerheffing voor het vrachtvervoer, die op 1 april 2016 van kracht ging, heeft betrekking op al het vrachtvervoer met een MTM van meer dan 3,5 ton. D.w.z. dat een heel deel van de voertuigen vandaag niet onder de maatregel ressorteren.

Het vervolgonderzoek zal zich bijgevolg richten op de voertuigen die op dit moment niet onder de kilometerheffing voor het vrachtvervoer vallen, incl. motorvoertuigen. Hierbij gaat het over alle vormen van personenvervoer (bv bussen), maar ook lichte vrachtvoertuigen (tot en met 3,5 ton MTM), lastvoertuigen, e.a.

Verdeling van het park per provincie en per gewest (op 31/12/2016)										
	Voitures	Autobus et autocars	Véhicules utilitaires légers	Véhicules utilitaires lourds	Tracteurs routiers	Tracteurs agricoles	Motos, tricycles et quadricycles	Remorques de tout type	Autres	TOTAL
	Wagens	Autobussen en autocars	Lichte bedrijfsvoertuigen	Zware bedrijfsvoertuigen	Trekkers	Landbouwtractoren	Motorfietsen, drie- en vierwielers	Aanhangwagens van alle aard	Andere	TOTAAL
Amers - Antwerpen	909.282	3.878	110.328	16.432	8.696	17.852	68.348	66.150	64.563	1.265.529
Bruxelles-Capitale - Brussel-Hoofdstad	514.325	1.989	67.166	8.964	2.337	1.035	34.541	9.455	32.970	672.782
Brabant flamand - Vlaams-Brabant	715.197	1.257	68.119	8.773	3.834	17.118	50.599	29.643	36.965	931.505
Brabant wallon - Waals-Brabant	211.957	576	23.563	2.355	954	5.646	21.261	7.559	13.475	287.346
Hainaut - Henegouwen	631.753	1.689	72.254	8.893	4.615	22.444	56.661	24.327	50.855	873.491
Liège - Luik	526.062	1.460	61.487	8.893	2.792	18.755	51.699	26.024	41.857	739.029
Limbourg - Limburg	463.161	1.208	64.495	8.091	4.389	15.773	41.477	32.309	28.168	659.071
Luxembourg - Luxemburg	141.332	300	20.149	2.441	882	15.119	14.815	8.374	12.388	215.800
Namur - Namen	239.044	863	31.934	3.769	1.443	14.377	24.203	11.480	18.783	345.896
Flandre orientale - Oost-Vlaanderen	716.539	1.415	96.547	15.239	7.471	26.201	60.916	52.729	53.671	1.030.728
Flandre occidentale - West-Vlaanderen	601.115	1.299	93.611	12.895	8.586	30.210	45.742	55.870	49.638	898.966
Le Royaume - Het Rijk	5.669.767	15.934	709.653	96.745	45.999	184.530	470.262	323.920	403.333	7.920.143
Région Bruxelles-Capitale - Brussels Hoofdstede	514.325	1.989	67.166	8.964	2.337	1.035	34.541	9.455	32.970	672.782
Région flamande - Vlaams Gewest	3.405.294	9.057	433.100	61.430	32.976	107.154	267.082	236.701	233.005	4.785.799
Région wallonne - Waals Gewest	1.750.148	4.888	209.387	26.351	10.686	76.341	168.639	77.764	137.358	2.461.562

Source - Bron: FEBIAC

Bovenstaande tabel houdt geen rekening met buitenlandse voertuigen die eveneens zullen onderworpen worden aan de heffing.

Indien het onderzoek zou uitwijzen dat een slimme kilometerheffing de aangewezen methode is, is het noodzakelijk om de wijze van tarifiering van deze slimme kilometerheffing af te stemmen met deze van het vrachtvervoer (meer dan 3,5 ton), zodat er gekomen wordt tot een consistent geheel.

h. Technologie

In het nieuwe voorstel van EETS-richtlijn stelt de Commissie dat GPS-OBU's te duur zijn voor lichte voertuigen. De Commissie stelt voor dat dienstverleners lichte voertuigen tot en met 2027 uitrusten met DSRC (5,8 GHz frequentie). Deze technologie is enkel hanteerbaar voor een trajectheffing, of mogelijks lokale heffing, maar niet voor een gebiedsdekkende heffing.

Indien het de ambitie is om sneller dan 2028 van start te gaan met kilometerheffing lichte voertuigen, moet dus een alternatief worden gezocht.

Een Europese verplichting op constructeurs om een OBU in te bouwen, kan soelaas bieden, maar vergt een 8-tal jaar voor het park ongeveer is afgedekt. Een andere piste kan zijn dat de dienstverlener geen OBU aanbiedt, maar dat men gebruikt maakt van de GPS die de weggebruiker reeds bezit op zijn smartphone door de ontwikkeling van een app.

	Vrachtvervoer	Personenvervoer
Zware voertuigen (> 3,5 ton MTT) GPS-OBU	Vrachtwagens	Autobussen
Lichte voertuigen (≤ 3,5 ton MTT) DSRC of alternatief	Lichte vracht	Minibussen Personenwagens

Voor een uitbreiding naar lichte voertuigen zal een valabel technologisch alternatief nodig zijn, zeker ingeval van een gebiedsdekkende heffing.

i. Overzicht uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier

1. De doelstellingen van een wegenheffing:
 - Reduceren van de congestie op de wegen
 - Toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt'
 - Internalisering van externe kosten
2. De mogelijkheid van de introductie van een wegeenvignet maakt voorlopig geen onderdeel uit van het verder onderzoek, dat zich toespitst op een lokale heffing en een slimme kilometerheffing
3. De Vlaamse Regering verstaat onder budgetneutraliteit dat het geheel van inkomsten van de wegenheffing, de derving van inkomsten uit de afschaffing verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling en de systeemkosten dekt.

Er dient te worden onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd. Bij dit onderzoek kunnen verschillende scenario's aan bod komen in relatie tot de mobiliteitseffecten die deze genereren, ook scenario's die deze neutraliteit in + of in – overschrijden.

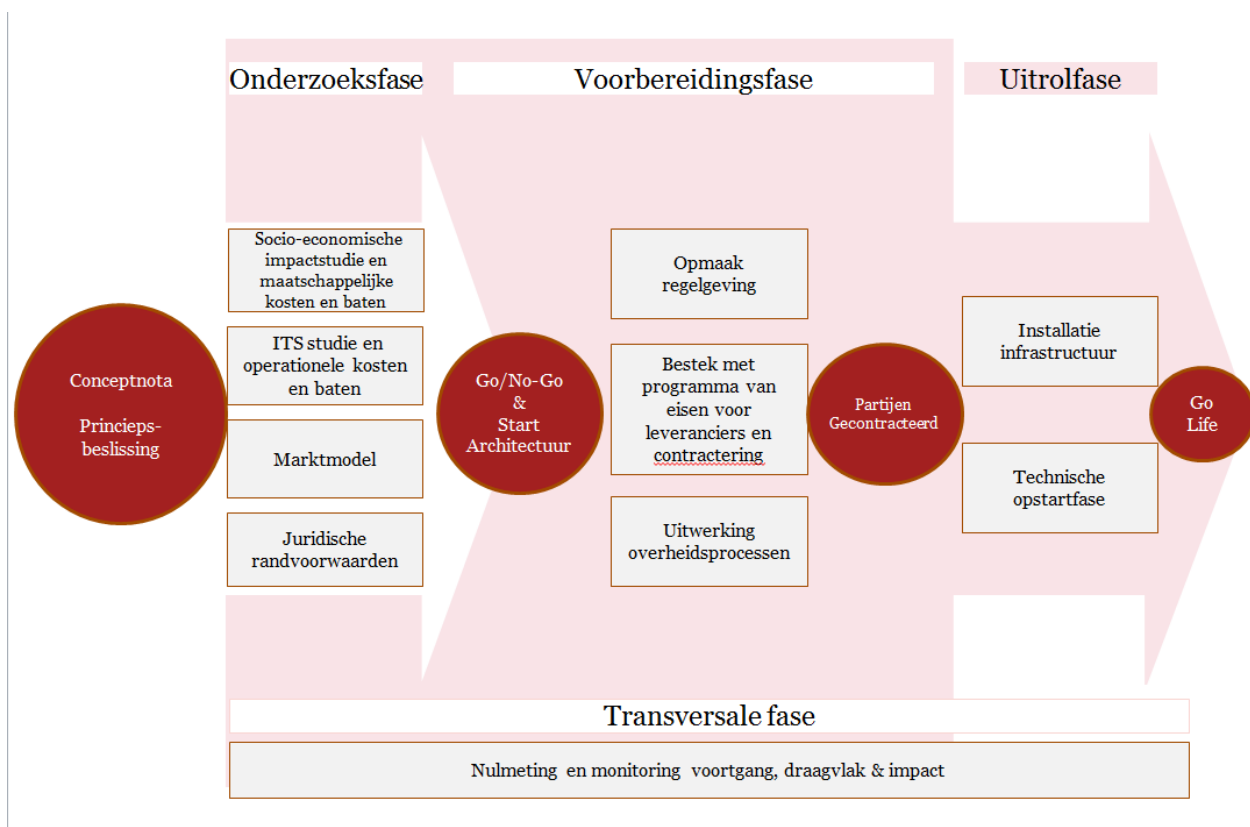
4. Een maximaal draagvlak wordt nagestreefd door o.a. in te zetten op:
 - Het realiseren van goede (mobiliteits)alternatieven zodat de burger het gevoel heeft dat hij zijn gedrag kan aanpassen
 - Een sociaal verantwoord beleid uit te bouwen in relatie tot de implementatie van een wegenheffing
 - Antwoorden bieden aan de vragen omtrent bedrijfswagens
 - Er wordt gewaakt over de concurrentiepositie van onze bedrijven
5. In het kader van het vervolgonderzoek wordt uitgegaan van een introductie van de maatregel in Vlaanderen, incl. de ring rond Brussel, waarbij de impact voor Vlaanderen wordt geduid (o.a. cijfermatig) indien het systeem ook in het Brusselse en / of het Waalse Gewest wordt geïmplementeerd
6. Een grootschalig proefproject maakt geen deel uit van het vervolgonderzoek

7. Het vervolgonderzoek richt zich op alle voertuigen die nu niet onder de kilometerheffing voor het vrachtvervoer ressorteren, incl. motorvoertuigen.
8. Indien het onderzoek zou uitwijzen dat een slimme kilometerheffing de aangewezen methode is, wordt de wijze van tarifiering deze slimme kilometerheffing afgestemd met deze van het vrachtvervoer (meer dan 3,5 ton), zodat er gekomen wordt tot een consistent geheel.

4. Vervolgtraject

a. Het stappenplan

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, en rekening houdende met het voorgaande, wordt in de draagvlakstudie een stappenplan ontwikkeld voor een mogelijke introductie van een wegeffing voor lichte voertuigen. Dit stappenplan bestaat uit drie fases en een transversale monitoringsfase die als volgt weergegeven kunnen worden:



Per fase beschrijft de studie de inhoud van de vermelde stappen en wordt ingegaan op de communicatiestrategie.

Voorliggende conceptnota geeft invulling aan de in de figuur vermelde principiële besluitvorming tot verder onderzoek. De onderzoeksfase bedraagt een jaar waarin diepgaand onderzoek plaats heeft naar verschillende scenario's voor een wegeffing.

Gezien de fundamentele verschillen tussen een lokale heffing en een gebiedsdekkende kilometerheffing wordt in het vervolgonderzoek eerst op hoog niveau een afweging gemaakt van

beide systemen, waarna het verder onderzoek zich kan richten op een overzichtelijk aantal scenario's, met het oog op een go/no-go beslissing op het einde van de onderzoeksfase.

Hiervoor dienen o.a. duidelijk de voor- en nadelen van beide systemen opgelijst te worden, de mate dat beide systemen invulling geven aan de doelstellingen, de kosten in beeld gebracht en de gevolgen op de verkeersstromen (o.a. sluipverkeer en gevolgen op de files).

De voorbereidingsfase betreft de vertaling van de genomen go / no-go-beslissing in regelgeving, een bestek voor contractering van de dienstverleners en de noodzakelijke overheidsprocessen.

Na de contractering kan de eigenlijke uitrol van het systeem gebeuren met een technische opstartfase die toelaat om het systeem technisch uit te testen en de weggebruiker de mogelijkheid geeft om de impact van de heffing op zijn verplaatsingen vast te stellen en alternatieven uit te proberen. Pas daarna wordt het wegenheffingssysteem effectief van kracht.

b. Communicatie en monitoring

De draagvlakstudie bevestigt het belang van communicatie in dit dossier.

Het communicatiedoel in dit stadium van het dossier wordt als volgt geformuleerd:

- Ontwikkelen van het besef dat er iets aan de fileproblematiek moet gebeuren (en waarom) en dat een wegenheffing een oplossing zou kunnen zijn
- Transparantie verschaffen over het beleidsproces

In eerste instantie worden volgende communicatieacties voorzien door de draagvlakstudie:

- Uitwerking inhoudelijke input (o.a. Q&A, lijst met vragen, ...) voor woordvoerders, communicatieadviseurs en belangstellenden
- Voortzetting bilateraal overleg met de stakeholders.
Het onderzoek en de communicatieactiviteiten worden teruggekoppeld met de stakeholders. Eventueel kan een deel van de communicatie opgenomen worden door de stakeholders zelf.
- Ontwikkelen van een neutrale naam en merk (beeldmerk en slogan) ten behoeve van de wegenheffing
Het veelvuldig gebruik van het merk zorgt voor herkenbaarheid, gewenning en bevestiging van het belang van een wegenheffing.
- Starten van een communicatiecampagne om de burger te informeren en te laten nadenken. Deze campagne is in dit stadium van het onderzoek (het betreft voorlichting) gericht op hoger vermelde doelen en dient aan te geven wat men verliest als er geen wegenheffing zou worden ingevoerd.

Voldoende uitgebouwde monitoringsactiviteiten worden door de draagvlakstudie naar voor geschoven. Deze dienen tijdens heel het traject naar de implementatie (en daarna) uitgevoerd te worden:

c. Projectorganisatie

In de mededeling aan de Vlaamse Regering van 20 mei 2016 werd de oprichting van een Regionaal Ambtelijk Coördinatie Platform (RACP) en een Regionaal Politiek Coördinatieplatform (RPCP) voorzien, die het dossier m.b.t. de kilometerheffing begeleiden en sturen. Onder het RACP ressorteert een projectgroep die de werking van het RACP ondersteunt.

In het RACP en de projectgroep zijn volgende partijen vertegenwoordigd:

- Departement Financiën en Begroting
- Departement Mobiliteit en Openbare Werking (levert de voorzitter van RACP en van de projectgroep)
- Departement Omgeving
- Viapass
- Vlabel;
- Agentschap Wegen en Verkeer

Gezien de opstart van het diepgaand en grootschalig onderzoek is een versterking van deze structuur noodzakelijk.

De onderzoeksfase dient zo snel als mogelijk opgestart te worden, waarbij voor de uitwerking van studiebestek kan vertrokken worden van het bestek en de onderzoeksvragen die werden opgemaakt voor de studie voor kilometerheffing vrachtwagens. Hiervoor werd een gedetailleerd bestek opgemaakt

Bij de opmaak van de bestekken dient nagegaan te worden in hoeverre een actualisatie van de onderzoeksvragen uit het dossier m.b.t. de kilometerheffing voor vrachtwagens en transponering naar het nu aan te besteden dossier mogelijk is. De bijstand van een consultant is hierdoor voor sommige onderzoeksgebieden mogelijk in beperktere mate vereist.

Om hogervermelde taken te kunnen uitvoeren kan verder gewerkt worden met het RPCP en het RACP als politiek en ambtelijk overleg en sturingsorgaan op strategisch niveau.

Het RPCP heeft hierbij volgende taken:

- sturing dossier op strategisch politiek niveau en maken van beleidskeuzes
- bewaken globale timing van het project
- Na de aanbesteding van het onderzoek bijkomend:
 - o formele validatie acties m.b.t. communicatie en draagvlakopbouw

Het RACP neemt volgende taken op:

- adviesverlening en rapportering aan en ondersteuning van het RPCP
- sturing dossier op strategisch ambtelijk niveau
- bewaken timing project
- aansturing "projectgroep"

De projectgroep neemt volgende taken op:

- adviesverlening en rapportering aan en ondersteuning van het RACP
- prioritair: Opmaak bestek voor:
 - o het uit te voeren onderzoek uit de onderzoeksfase:
 - Socio-economische studie en maatschappelijke kosten en baten
 - ITS studie en operationele kosten en baten
 - Marktmodel
 - Juridische randvoorwaarden
 - Opstellen Architectuurnota
 - o Strategische, inhoudelijke en administratieve ondersteuning projectleider
 - o de communicatie, draagvlakopbouw en stakeholdermanagement voor de onderzoeksfase

- Tijdens de onderzoeksfase:
 - o Inhoudelijke afstemming van de verschillende onderzoekslijnen
 - o bewaken inhoudelijke kwaliteit van het onderzoek en de resultaten
 - o Risicobeheer
 - o monitoring en verwerking monitoringsresultaten
 - o stakeholdermanagement
 - o Uitwerking en uitvoering acties communicatie en draagvlakopbouw
 - o bewaken timing project

De projectgroep staat o.l.v. de projectmanager (aangeleverd door het departement MOW), die instaat voor de dagelijkse opvolging van het project en het centraal aanspreekpunt is (o.a. voor de externe dienstverlener), de overkoepelende coördinerende rol opneemt en nauw samenwerkt met de projectleider van de externe dienstverlener.

De inhoudelijke opvolging en aansturing van de verschillende onderzoekslijnen gebeurt door afzonderlijke leden van de projectgroep, die bijgevolg nauw samenwerken met de externe dienstverlener voor de onderzoekslijn onder hun verantwoordelijkheid. Ook de verantwoordelijkheid m.b.t. communicatie, draagvlakopbouw, stakeholdermanagement, kwaliteitsbewaking, voortgang en risicobeheer wordt verdeeld onder de leden van de projectgroep, waarbij ieder instaat voor de dagdagelijkse opvolging en uitvoering van het aan hem toegewezen projectonderdeel. Deze opvolging en hun deelname aan de vergaderingen van de projectgroep zal de nodige tijd vergen van de leden, die door de verschillende beleidsdomeinen worden ingezet. Deze leden worden in de loop van de tijd, en in functie van de noodwendigheden van het dossier, bijgestaan door andere experts van de beleidsdomeinen. Voor de verschillende aspecten wordt gerekend op de inzet van de sterkste beschikbare expertise.

Aanknooppunt voor het toewijzen van de verantwoordelijkheden aan de leden van de verschillende beleidsdomeinen:

- OMG: verantwoordelijk voor de onderzoeksonderdelen gerelateerd aan de milieuaspecten
- Vlabel + F&B: verantwoordelijk voor de onderzoeksonderdelen gerelateerd aan de juridische randvoorwaarden en de fiscaliteit. In de voorbereidingsfase bijkomend verantwoordelijk voor de onderzoeksonderdelen m.b.t. het logistiek werk (deels), handhaving, uitwerking overheidsprocessen (deels)
- MOW: verantwoordelijk voor de rest van de onderzoeksonderdelen (socio-economische impactstudie en maatschappelijke kosten en baten, ITS studie en operationele kosten en baten, marktmodel, juridische randvoorwaarden). In de voorbereidingsfase bijkomend verantwoordelijk voor de onderzoeksonderdelen m.b.t. het logistiek werk (deels), opmaak bestek en contractering, uitwerking overheidsprocessen (deels)). Bijkomend ook verantwoordelijk voor de projectonderdelen communicatie, draagvlakopbouw, stakeholdermanagement, kwaliteit, voortgang en risicobeheer.
- De projectleider en de leden van de projectgroep zijn verantwoordelijk voor de functionele uitwerking, de financiële uitwerking en de technologische uitwerking
- Viapass: volgt de onderdelen m.b.t. technologie en functionele uitwerking van nabij op

5. Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering beslist, met dien verstande dat deze conceptnota geen enkel financiële of budgettair engagement inhoudt vanwege het Vlaams Gewest:

1. Kennis te nemen van de resultaten van het onderzoek 'Onderzoek naar en uitwerken van een plan van aanpak voor de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen';
2. Akkoord te gaan met de uitgangsprincipes voor het vervolg van het dossier, zoals vermeld in punt 3, (i) en de Vlaamse ministers te gelasten de nodige initiatieven te nemen om deze principes mee vorm te geven;
3. De Vlaamse minister bevoegd voor de Mobiliteit en de Openbare Werken te gelasten het diepgaand onderzoek op te starten naar een specifiek systeem van wegenheffing voor lichte voertuigen en de Vlaams ministers van Financiën en Begroting, en de Vlaams minister voor Omgeving te gelasten hun medewerking te verlenen aan dit onderzoek, cfr het onder punt 4 aangegeven vervolgtraject.
4. Op het IPCP af te toetsen of andere gewesten bereid zijn in te stappen in de studie, al dan niet voor bepaalde onderdelen, zonder dat dit het Vlaamse traject mag vertragen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben Weyts